

Resumen ejecutivo

En el 2008, los californianos votaron para desarrollar un programa estatal de un Tren de Alta Velocidad (TAV). El Plan de Negocios 2012 marca la transición de la visión de un sistema de categoría mundial de un Tren de Alta Velocidad a la realidad de construirlo y operarlo. Reflejando ese cambio, este Plan de Negocios difiere considerablemente de las versiones anteriores. Los avances de la ingeniería y diseño han proporcionado mucha mejor información sobre el alcance detallado y costos del programa. La documentación ambiental, la revisión y el trámite de autorización han progresado. Las suposiciones del número de pasajeros y el modelado fueron nuevamente evaluados minuciosamente y probados por un panel independiente de peritos para soportar las proyecciones de las ganancias. Los riesgos han sido identificados y se han implementado ciertos planes de mitigación. Los métodos oportunos y rentables para lograr las metas de la Proposición 1A, Iniciativa Electoral de Emisión de Bonos para el Tren de Alta Velocidad, han sido desarrollados con la cooperación de los socios de transporte regional y local. Los modelos de negocios para la entrega del programa y el papel del sector privado han sido definidos en base a la experiencia internacional y extensas discusiones con los operadores del tren. El papel del sector privado ha sido esclarecido, también en base a la mejor experiencia de las operaciones del TAV y el alcance a los probables inversionistas. Los costos realísticos y conservadores, eventualidades, horarios y opciones de fondos han sido preparados y usados para desarrollar un plan para seguir adelante.

El caso para invertir en el Tren de Alta Velocidad de California está ligado a dos factores clave:

- El reconocimiento de que el continuo crecimiento requerirá inversionistas importantes, medidas en decenas de billones de dólares, para la expansión de los sistemas de transporte en las décadas venideras; y
- El Tren de Alta Velocidad puede satisfacer más eficientemente estas demandas y a más bajos costos que las otras alternativas, y puede ser entregado por medio de un plan fiscal responsable implementado en etapas que una al sistema con las redes ferroviarias locales y regionales y genere un flujo neto de efectivo positivo de sus operaciones.

La necesidad es clara. Hoy, nuestros sistemas de transporte se esfuerzan para satisfacer la demanda actual. La congestión en nuestros caminos resulta en \$18.7 billones anuales por tiempo perdido y combustible gastado. Los vuelos aéreos entre las áreas metropolitanas de Los Ángeles y San Francisco—el mercado de corto recorrido más ocupado de los EE.UU.—son los que más se retrasan en el país, aproximadamente uno de cuatro vuelos llegan cerca de una hora tarde o más.

El continuo crecimiento económico y de la población causará hasta más demanda en sistemas de movilidad, los cuales ya se encuentran recargados. En los próximos 30 a 40 años, se proyecta que California agregará el equivalente de la población actual del estado de Nueva York. No hay duda: satisfacer las demandas de ese crecimiento requerirá de inversiones *sumamente importantes* en la infraestructura del transporte en la próxima generación. Esas inversiones se medirán en decenas de billones de dólares. La pregunta no será *si* esas inversiones se tienen que hacer, sino *cómo* las inversiones que se hagan puedan proporcionar los mayores beneficios.

Como se ha comprobado alrededor del mundo, el Tren de Alta Velocidad, integrado en un sistema de transporte balanceado, puede satisfacer una gran parte del incremento de la demanda de una manera rentable y sostenible. El proporcionar una nueva capacidad equivalente por medio de inversiones en carreteras y aviación le costaría a California casi el doble más de la Etapa 1 del Sistema del Tren de Alta Velocidad y requeriría aproximadamente:



Con 20 millones de personas más que se espera que haya en California en los próximos 40 años, no podemos construir suficientes carreteras y pistas en el aeropuerto para adaptar la demanda.

Joseph C. Szabo, Ferrocarril/Federal Administrador

- 2,300 millas de carreteras nuevas
- 115 nuevas puertas de embarque en el aeropuerto
- 4 pistas nuevas en el aeropuerto

El costo de estas expansiones excederían los \$170 billones en los próximos 20 años. Dichas expansiones de carreteras contradecirían los importantes reglamentos estatales, tales como el AB 32, la Ley de Soluciones al Calentamiento Global de 2006, y el SB 375, la Ley de Protección del Clima y Sostenimiento de las Comunidades de 2008. Esas nuevas carreteras también impondrán costos de millones de dólares de mantenimiento anual que no están contados como factores en la comparación de los costos, en tanto que los costos de operaciones y mantenimiento para el tren de alta velocidad están cubiertos con las ganancias. Como ha sido el caso en San Francisco y en Los Ángeles, el agregar nuevas pistas no sólo sería costoso, sino que podría no ser posible en vista a las inquietudes ambientales y de la comunidad.

Como se detalla en este Plan, un sistema estatal de TAV puede ser entregado a los ciudadanos de California, produciendo beneficios económicos, mejorando y apoyando las metas ambientales y de energía, creando empleos de corto y largo plazo, mejorando la movilidad, y ahorrando dinero. Este Plan de Negocios establece la estructura para hacerlo de una manera que reconoce las realidades presupuestarias y económicas que el estado y el país enfrentan hoy en día.

El construir el sistema entero tomará más tiempo y costará más que lo calculado anteriormente; sin embargo, como se detalla en este Plan de Negocios, la noción anterior de cómo se verá el sistema y cómo será construido también ha sido actualizada. Las respuestas a las preguntas acerca de cuánto más tiempo tomará y cuánto más costará dependerán en parte de la rapidez y del tipo de fondos que se provean. También dependerá de las decisiones

de la ruta del sistema y el diseño a hacerse por una amplia variedad de accionistas, incluyendo las comunidades, funcionarios elegidos, el gobierno federal y las agencias de transporte asociadas.

Los análisis económicos muestran que los beneficios del sistema pesan mucho más que los costos de construir, operar y mantenerlo, hasta con costos más altos tomados en cuenta en la ecuación. Los californianos comenzarán a ver esos beneficios el próximo año, cuando la construcción inicial proporcione un impulso muy necesitado al Valle Central, la parte que está creciendo más rápidamente del estado y la región que está más afectada por el desempleo. Casi 100,000 trabajos serán creados para el primer proyecto de construcción.

También se ha vuelto claro que la clave para el éxito es enfocarse en implementar el primer segmento operativo de un sistema de tren de alta velocidad y usar eso como una sección de construcción para todo el sistema. Esa sección operativa inicial puede ser implementada en 10 años, generando flujo de efectivo positivo, llevando millones de pasajeros, y sirviendo como plataforma de lanzamiento para la participación privada.

Hay dos puntos clave para la implementación rentable y oportuna de un sistema de un tren estatal de alta velocidad:

- Dividir el programa en proyectos más pequeños y discretos que se fortalezcan uno con otro, pero que también puedan funcionar solos para proporcionar el servicio del tren de alta velocidad.
- Hacer inversiones por adelantado en sistemas ferroviarios locales y regionales para apalancar la infraestructura existente y los beneficios de los viajeros proporcionándoles servicios “combinados” de interconexión.

Al implementar el programa en etapas, el trabajo puede acomodarse a los fondos disponibles. Cada segmento puede ser entregado por medio de modelos de negocios que transfieran diseño, construcción, costo y riesgos de horario al sector privado y maximicen la eficacia capturando las ventajas de la innovación del sector privado. Más importante, el enfoque en etapas quiere decir que las decisiones tomadas hoy no le atarán las manos al estado mañana. Con el éxito del estado de asegurar casi \$4 billones en fondos federales, el primer paso puede tomarse ahora. Creará trabajos, obtendrá el derecho de paso, pondrá en posición al sistema para expansiones futuras, y preservará las opciones para los legisladores futuros.

La decisión de seguir adelante con el paso inicial no compromete al estado a proceder con todo el programa. Al proveerles a los legisladores la flexibilidad de cambiar el curso o el tiempo, el plan mantiene flexibilidad y puede adaptarse a cambiar las realidades económicas y presupuestales o las nuevas oportunidades. Este enfoque es consistente en cómo se implementan otros programas de gran infraestructura. El Sistema de Carreteras Interestatales fue diseñado completamente al principio, pero fue construido en etapas por más de 50 años, en base a la disponibilidad de fondos, condiciones económicas y otros factores. Lo mismo ha sido verdad con el sistema de autopistas de California y el proyecto estatal de agua. En otros países, los sistemas del TAV han sido entregados de la misma manera, con planes diseñados para el desarrollo completo, pero la implementación llevada a cabo en segmentos, a veces años entre la finalización de un segmento y el comienzo del siguiente. Este Plan de Negocios ha sido desarrollado aplicando estrategias de implementación exitosas que han evolucionado en la última mitad del siglo o más con la experiencia a través del mundo.

Por medio de la implementación de este Plan de Negocios, California tiene una oportunidad sin precedentes de desarrollar un sistema ferroviario moderno y eficaz. Los trenes de alta velocidad conectarán las principales áreas metropolitanas a lo largo del Valle Central, entrelazándose con los sistemas ferroviarios regionales y locales para movilizar a las personas eficientemente a través de las áreas urbanas. Un acuerdo sobre la estrategia entre las



Realizando en etapas el Proyecto Estatal del Agua de California: “50 años y contando”

El Proyecto Estatal del Agua de California es el sistema estatal multiuso de electricidad y agua más grande de los Estados Unidos. Abarca 701 millas de canales y tuberías que proporcionan agua potable a 25 millones de personas e irrigación para 750,000 acres de tierras de labranza. Comenzó en 1960 y su expansión continúa hasta el día de hoy, con la nueva represa que se comenzó a construir en el 2006.

El fondeo comenzó con la aprobación de \$1.75 billones en bonos. Desde entonces, las 20 agencias contractuales que entregan el agua localmente han hecho pagos acumulativos de un total de más de \$9 billones.

agencias estatales, regionales y locales liberará fondos autorizados en la Proposición 1A para mejoras ferroviarias regionales y locales, y dirigirá a un sistema estatal integrado eficaz para el beneficio de los viajeros a través de California.

El comenzar un servicio nuevo de alta velocidad es desafiante, como fue el caso en Japón en 1964; sin embargo, es muy gratificante para el país a largo plazo... La construcción de la extensión paso a paso del tren de alta velocidad en Japón, también lo es. Por ejemplo, nuestra línea Tohoky-Shinkansen, que corre a lo largo de la parte norte de Japón, ha sido construida paso a paso. La sección inicial hasta Morioka se terminó en 1982, y la línea fue extendida a Hachinohe in 2002 y a Aomori en 2011.

Masaki Ogata, Vicepresidente, Compañía Ferroviaria del Este de Japón

¿Cómo se beneficiará California del tren de alta velocidad?

El tren de alta velocidad le traerá a California considerables beneficios, tanto a corto como a largo plazo, y a las personas y al estado como un todo. Los beneficios serán estatales y abarcarán inquietudes tanto

ambientales como económicas, incluyendo la reducción de la emisión anual de tres millones de toneladas de dióxido de carbono.

SFO es un fuerte partidario del Tren de Alta Velocidad. El conectar el SFO con el TAV proporcionará un servicio excelente a nuestros pasajeros, proporcionándoles conexiones rápidas y convenientes al resto de California. El TAV colocará al SFO a la par de otros aeropuertos mundiales que ya se benefician de un TAV, incluyendo Hong Kong, Shanghái, Tokio, Frankfurt y Zúrich.

*John L. Martin, San Francisco
Director del Aeropuerto*

Los beneficios más cercanos serán para el Valle Central, el cual tiene la tasa de desempleo más alta del estado, como también a la industria de la construcción, el cual es el sector más afectado de nuestra economía. Como lo indicamos anteriormente, el seguir adelante con la construcción inicial del sistema, comenzando en el Valle Central, generará aproximadamente 100,000 trabajos para las personas que más lo necesitan. El conectar las áreas metropolitanas de Los Ángeles y San Francisco crearán aproximadamente de 800,000 a 900,000 trabajos y al final resultarán en más de un millón de trabajos. El tren de alta velocidad es un principal creador de trabajos, tanto a corto como a largo plazo.

Los conductores de California verán un alivio considerable en la congestión del tráfico, con una reducción de 320 billones de millas viajadas por vehículos en los próximos 40 años. Eso se traducirá en 146 millones de horas ahorradas por año para los californianos—tiempo ocupado haciendo mejores cosas que estar sentado en el tráfico. De la misma manera, se reducirá la congestión del aeropuerto. Un amplio precedente de esto existe alrededor del mundo. Cuando el servicio del tren de alta

velocidad fue puesto entre Madrid y Sevilla, España, la cantidad de vuelos aéreos se redujeron de un 40 por ciento a un 13 por ciento, y los viajes en tren aumentaron de un 16 por ciento a un 51 por ciento. Esta reducción de viajes aéreos significa que la capacidad limitada del aeropuerto puede usarse más eficientemente para rutas de recorrido más largo, donde la aviación es más rentable y energéticamente eficiente.

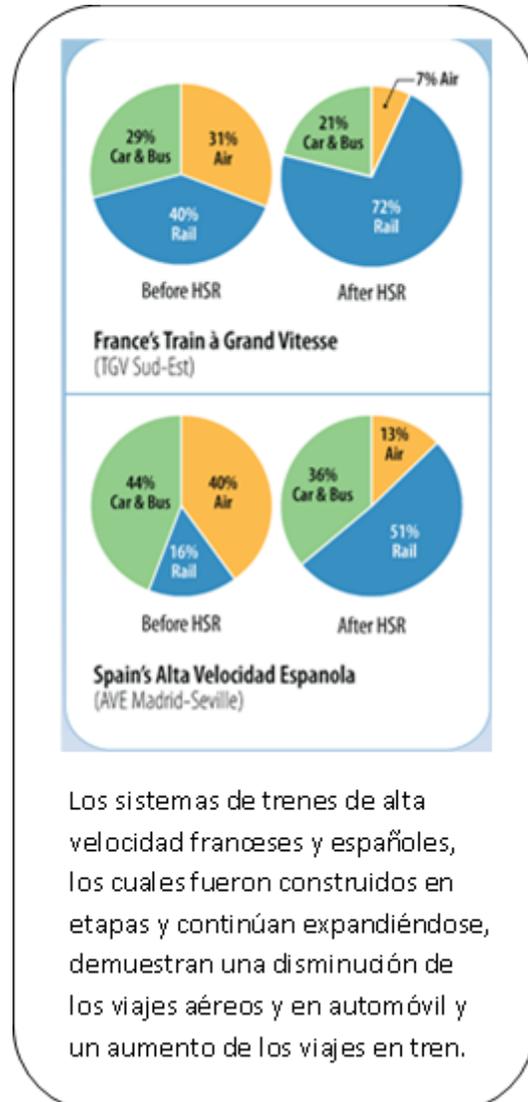
Este tipo de cambio de automóviles y aviones a trenes de alta velocidad ha sido una experiencia internacional consistente, de Taiwán a Alemania, Francia y España. Además, los TAV han también creado un aumento de viajes en general, no solamente una redistribución entre los medios. El aumento de movilidad con los TAV provoca más viajes, generando más actividad económica. En la ruta de alta velocidad entre París y Lyon, en Francia, por ejemplo, la mitad de los viajes tomados eran viajes nuevos. La eficiencia, fiabilidad, y conexión entre los centros económicos proporcionados por el TAV contribuye a beneficios económicos a largo plazo. Con la implementación del TAV en California, se podrían crear hasta 400,000 trabajos a largo plazo mientras la economía del estado se vuelve más eficiente.

¿Cómo funcionará la implementación en etapas?

Antes de este Plan de Negocios, no había una delineación clara de cómo un sistema estatal de trenes de alta velocidad sería entregado. Además, en el pasado, los trenes de alta velocidad han sido vistos como un sistema solo con conexiones con los servicios locales. La escala verdadera del programa-500 millas de líneas ferroviarias en la etapa 1 atravesando la diversa geografía del estado-hace el desarrollo de un decisivo plan claro. Faltando dicha estrategia, el clima presupuestario y económico actual ha provocado preguntas acerca de la viabilidad de seguir adelante.

La prioridad es construir la primera Sección Operativa Inicial, o SOI. En esa etapa, un operador privado será traído a bordo para operar el servicio, y el potencial de atraer capitales privados será mucho mayor. En la etapa SOI, las conexiones pueden hacerse con sistemas ferroviarios locales y regionales, permitiendo operaciones combinadas en las áreas metropolitanas. Al vincular las personas que viajan al trabajo existentes con los sistemas ferroviarios interciudades en ambos extremos, los viajeros pueden convenientemente llegar a los destinos finales a través de la zona metropolitana de San Francisco y Los Ángeles, como también en puntos en medio. Se han desarrollado dos opciones para la SOI: una conectando el Valle Central a San Jose y la otra extendiendo servicio al Valle de San Fernando. Estas combinadas, resultan en el sistema Bahía a Cuenca, proporcionando un vínculo directo de tren de alta velocidad entre el norte y el sur.

La construcción de la Sección de Operación Inicial comienza con la construcción inicial de la sección, o ICS-un sistema “espina” de 130 millas a través del Valle Central. Si las condiciones lo permiten antes de la implementación de la SOI, la ICS puede ser usada por el servicio de Amtrak de San Joaquin, reduciendo 45 minutos de tiempo de



Los sistemas de trenes de alta velocidad franceses y españoles, los cuales fueron construidos en etapas y continúan expandiéndose, demuestran una disminución de los viajes aéreos y en automóvil y un aumento de los viajes en tren.



Bajo nuestro acuerdo de operación que opera desde 2003, hemos tenido el placer de proveer a la Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California la información referente a los sistemas de TAV españoles, y discutir . . . varias cuestiones relacionadas al desarrollo del sistema en California. Hay numerosas similitudes entre España y California respecto al TAV, incluyendo la distancia entre ciudades clave y el significativo potencial para cambiar el modo de viaje aéreo a tren en esas ciudades. Creemos que el enfoque por etapas para construir el sistema tiene sentido; de hecho, es muy consistente con la manera en que el sistema se ha desarrollado en España.

*Ministerio de Obras
Públicas/
Gobierno Español*

viaje para un millón de pasajeros que actualmente usan esa línea. La ICS también sería la primera vía a prueba de un tren de alta velocidad de la nación. El gobierno federal ya ha proporcionado fondos para la ICS, y fondos estatales pueden usarse para igualarlos, permitiendo que la construcción comience en 2012, finalizándola en el 2017.

Como se discutió en este Plan de Negocios, una porción de los fondos necesarios para alcanzar la primera SOI está identificada, y las herramientas financieras y de fondeo se describen sobre el saldo. Se han identificado muchos programas federales existentes y propuestos que pueden soportar porciones importantes de los requerimientos de fondeo del proyecto. De manera importante, el estado ha autorizado \$9 billones en lo Propuesta de Bonos 1A, y las proyecciones muestran que \$11 billones adicionales de capital privado estarán disponibles cuando la SOI esté terminada.

En cuanto haya fondos adicionales disponibles, se añadirán secciones operativas, para crear el sistema que abarque el estado completo.

Este enfoque incremental es la manera en que se construyen la mayoría de los grandes proyectos de transporte, tanto en los EE.UU. como alrededor del mundo. Acelerará los beneficios para California y atraerá inversión privada mucho antes que si el sistema se adelantara como un todo.

El sistema de la Bahía a la cuenca conectará la Bahía de San Francisco y las áreas metropolitanas de Los Ángeles, así como la región de mayor crecimiento en el estado – el Valle Central – con Servicio de tren de alta velocidad de calidad mundial.

Exposición ES-1. Costos de Capital por secciones en etapas (billones 2010\$)

Sección ¹	Longitud (aprox.)	Terminales	Descripción del Servicio	Costo Incremental (billones 2010\$) ²	Costo acumulado (billones 2010\$) ²
Construcción sección inicial	130 millas	Fresno–Bakersfield	Provee vías y estructuras para soportar la columna vertebral del sistema	5.2	5.2
IOS-Norte	290 millas	Bakersfield a Merced y San Jose	Soporta servicio del TAV de 220 mph; incluye trenes y sistemas. Pasajes e ingresos suficientes para atraer la participación privada. Se conecta con trenes regionales/locales para operaciones mixtas.	19.4 a 26.4	24.6 a 31.7
IOS-Sur	300 millas	Merced al Valle de San Fernando	Soporta servicio del TAV de 220 mph; incluye trenes y sistemas... Pasajes e ingresos suficientes para atraer la participación privada. Se conecta con trenes regionales/locales para operaciones mixtas.	21.4 a 25.8	26.6 a 31.0
De la Bahía a la Cuenca	410 millas	San Jose y Merced al Valle de San Fernando	Primer servicio del TAV en conectar el área de la Bahía de San Francisco con la Cuenca de Los Ángeles.	14.2 a 17.3	40.8 a 48.3
Etapas 1 combinada	520 millas	San Francisco a Los Ángeles/Anaheim	Se construye en la Cuenca a una Bahía con combinaciones con los trenes ciudadanos e interciudades, y mejoras adicionales para viajes de un solo asiento conectando el Centro de San Francisco y el Corredor Caltrain electrificado para el TAV y con nuevas líneas hacia Los Ángeles y Anaheim.	14.1 a 18.0	54.9 a 66.3
Etapas 1 completa	520 millas	San Francisco a Los Ángeles/ Anaheim	Continúa el alineamiento completo de alta velocidad desde San Jose a San Francisco y hacia Los Ángeles/Anaheim.	8.2 a 10.5	65.4 a 74.5

¹ La decisión de que avance SOI se hará en el futuro, como se describe en el capítulo 2, una estrategia de implementación por etapas.

² Los rangos reflejan la diferencia entre la combinación de la opción de costo más bajo de opciones viable.

La manera en que el fondeo y el financiamiento pueden entregar el sistema

El fondeo del sistema requerirá una mezcla de fondos federales, estatales y privados y el uso de esquemas innovadores de programas de entrega que permitan al sector privado un diseño, construcción y operación y ayuden a financiar el sistema. En este plan se detallan propuestas específicas de fondeo; se explican también programas potenciales de modelos de entrega. Las propuestas de entrega dependen de que el sector privado haga un diseño específico y provea operaciones, resultando finalmente en una franquicia para operar todo el sistema. **El involucramiento del sector privado es viable porque cada una de las secciones operativas genera una utilidad de operación neta.** En el Capítulo 5, Modelos de negocio, se incluye una discusión de métodos de financiamiento y entrega probados y aplicables al programa de Trenes de Alta velocidad. Basados en el flujo de efectivo de las operaciones, se anticipan aproximadamente \$11 billones de capital potencial del sector privado una vez que un SOI entre en operación. Estos fondos pueden proveer una contribución significativa gracias a la finalización del sistema Bahía-Cuenca.

La implementación por etapas provee dos beneficios adicionales con respecto al fondeo y financiamiento del proyecto: los fondos requeridos para avanzar cualquier sección individual es significativamente menor que si todo el sistema se construyera todo de una vez; el riesgo se reduce para cada sección subsecuente debido al desempeño de las operaciones del TAV en secciones previas. De este modo el éxito se alimenta del éxito y realiza la posibilidad de atraer capital privado y experiencia de operación.

El Plan de Negocios incluye un *escenario ilustrativo* para utilizarse en proyectar el desempeño del sistema. Este escenario ilustrativo no representa o sugiere decisiones de la autoridad de la dirección o colaboradores de la autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California. Para generar datos claves de desempeño, este escenario ilustrativo incluye varias suposiciones básicas respecto a la etapa 1 de las secciones de operación Bahía-Cuenca; el sistema estará completo para 2033; el costo promedio del pasaje entre San Francisco a Los Ángeles será de \$81 (83% del precio que se anticipa en boletos de avión) en dólares de 2010, con hasta 9 trenes por hora durante la hora pico; a los trenes exprés les tomará menos de tres horas entre San Francisco y Los Ángeles; los trenes con múltiples paradas tomarán más tiempo.

Para este plan de Negocios se adoptó un calendario Ilustrativo, extendiendo la fecha de terminación de la etapa 1 de 2020 a 2033 para mitigar los riesgos de fondeo y otros. Basados en este calendario, los costos han sido inflados para calcular el costo total en el año del gasto. Los siguientes supuestos fueron incluidos en las estimaciones para la etapa 1:

- \$16 billones en contingencias
- \$27.5 billones en costos de inflación relacionados con el tiempo
- Los costos de 2010 llevan una inflación de 3% por año hasta el gasto final

Los costos de capital para cada sección se muestran en la exposición ES-2 en dólares de 2010 e inflados al año del gasto en dólares

Exposición ES-2. Caso ilustrativo mostrando el impacto del costo en el gasto del año del gasto 2033

Sección	Incremento del costo del capital (billones 2010\$)	Costo acumulativo del capital (billones 2010\$)	Finalización de una sección	Costo de capital incrementado al año del gasto	Costo de capital acumulado al año del gasto
ICS	5.2	5.2	2017	6.0	6.0
SOI-Sur	21.4	26.6	2021	27.2	33.2
Bahía a Cuenca	14.2	40.8	2026	21.1	54.3
Etapa 1 combinada	14.1	54.9	2030	23.9	78.2
Etapa 1 TAV total	10.5	65.4	2033	19.9	98.1

Se han modelado tres escenarios de pasajes: bajo, medio, y alto. Como se describe en el capítulo 6, para el pasaje y los ingresos, se han hecho suposiciones de factores clave, tales como población y el costo de conducir fuera asumidos para realizar el modelo. Los costos de operación y mantenimiento están altamente correlacionados al número de pasajeros y uso del sistema; esto es, a más pasajeros, se requieren más trenes y el costo de operación y mantenimiento es más alto.

El análisis de los tres escenarios muestra que hay utilidades netas (ingresos menos costos de operación) desde el primer año para cada etapa del escenario (Exposición ES-3). Este es un hallazgo consistente a través de los segmentos de operación, etapas y escenarios de desarrollo, una vez que un SOI se haya logrado. El SOI sur tiene una proyección de pasaje más fuerte y utilidades netas de operación comparado con el SOI Norte.

Exposición ES-3. Resultados de operación para el SOI-Sur, año 2025

Escenario de pasajes	Pasajes (millones)	Ganancia (millones)	Costos de operación y mantenimiento (millones)	Utilidad neta de operación (millones)	¿Subsidio de operación?
Alto	10.8	\$1,195	\$613	\$582	No
Medio	9.1	\$1,002	\$539	\$464	No
Bajo	7.4	\$810	\$458	\$352	No

Las proyecciones demuestran que los trenes de alta velocidad en California, serán viables, aún en los escenarios bajos muy conservadores. Cada sección operativa está proyectada para generar una utilidad de operación y no requiere de subsidio. Esto no sólo es importante en cuanto a lograr el criterio de la proposición 1A sino que respalda la inversión del capital privado para la construcción.

El Papel del Sector Privado

El desarrollo del sistema de trenes de alta velocidad va a involucrar un compromiso significativo del sector privado, empezando por la Construcción de la Sección Inicial en 2012. El sector privado será traído a bordo a través de contratos de diseño-construcción para finalizar el diseño de la SCI y luego construirla. Esto resultará en la transferencia de riesgos clave del sector

público al sector privado donde pueden ser manejados de mejor manera – una parte importante del programa para la estrategia de contención de costos.

Como se explica en el Capítulo 8, Fondo y Financiamiento, el Plan de Negocios no supone una inversión de capital en el sistema hasta que la primera Sección de Operación Inicial esté concluida y generando ingresos. Este es el punto del programa en el cual los riesgos se han reducido de manera suficiente para permitir el acceso de más capital privado a menores costos. Un mecanismo para buscar inversión temprana es permitiendo y buscando propuestas no solicitadas de grupos del sector privado interesados en participar. Bajo este proceso la autoridad invita a inversionistas, concesionarios, constructores, y a otros grupos a enviar propuestas para adelantar el programa de maneras no planificadas aún. Estas propuestas pueden incluir un financiamiento alternativo y mecanismos de entrega, arreglo financieros novedosos, estrategias alternativas de implementación, si se reciben propuestas no solicitadas, estas deben ser analizadas para determinar si son a favor de los mejores intereses del estado, y una determinación DEBE EFECTUARSE si ellos deben ser considerados activamente, lo que incluirá el permitir que las propuestas alternativas sean enviadas.

Los procesos alternativos de financiamiento y entrega, incluyendo la inversión temprana por parte del sector privado en los programas, se continuarán desarrollando y adaptando. Aunque las innovaciones de la sociedad entre el sector público y el sector privado son más frecuentes fuera de los Estados Unidos, se introducen y se utilizan más frecuentemente aquí. El adoptar una política de aceptación de propuestas no solicitadas para involucrar al sector privado en el programa de desarrollo de los trenes de alta velocidad será una herramienta importante para acelerar el desarrollo de las SOI y proyectos relacionados a mejoras de sistemas combinados.

Una porción de una carta publicada en el Sacramento Bee de los Alcaldes de San Francisco, Sacramento, San Jose, Fresno y Los Ángeles:

“California requerirá trenes de alta velocidad en la años por venir para hacer algo respecto al atasco en nuestras carreteras y aeropuertos. Construirlo es una inversión de magnitud, pero los cálculos más recientes indicaran que costará el doble en la próxima generación el construir nuevas autopistas y nuevas pistas de aeropuerto sólo para movilizar al mismo número de gente. Con un crecimiento esperado para California de 12 millones de personas en los próximos 25 años, la inversión en un sistema estatal de transporte es inevitable, y los trenes de alta velocidad son una buena inversión rentable.

La manera en que el programa será manejado

Mientras el programa transita hacia la etapa de implementación, dos de las claves más importantes para el éxito serán la integración del sistema de trenes de alta velocidad con otros sistemas de transporte y agencias y la transparencia de la información y toma de decisiones. El Plan de Negocios toma pasos importantes para cimentar ambos

Como es el caso, en los lugares del mundo donde el sistema de trenes de alta velocidad se ha convertido en parte clave de su crecimiento económico y estrategias de desarrollo sostenido, el sistema californiano debe complementar y apalancar los sistemas locales y regionales con los que conecte. En cada paso operacional previo a una etapa 1, el sistema se conectará con sistemas de tren y autobús regionales, otorgando a los viajeros mejores opciones. Las operaciones combinadas en la Península de San Francisco y en la Cuenca de Los Ángeles, comenzado en la etapa SOI, proveerán una integración perfecta entre trenes de alta

velocidad y los servicios de estaciones de trayecto diario. A la vuelta, esto será posible con estrategias coordinadas de planeación y fondeo.

La capacidad para planear y manejar de manera efectiva la integración de los trenes de alta velocidad con los trenes locales y regionales requerirá un intercambio abierto y transparente de información con los accionistas y los tomadores de decisiones. Un ejemplo de ello es el establecimiento de la Coalición de pasajeros de California del Sur para la planeación ferroviaria. Conformado por los mayores proveedores de transporte ferroviario públicos y privados de la región, la coalición está asesorando la planeación conjunta y oportunidades de operación conjuntas y coordinación de la inversión en las rutas. Unos debates similares involucrando varias agencias en el área de la Bahía de San Francisco están produciendo resultados prometedores, como es el caso de los organismos en el Valle Central. A medida que el programa avanza hacia su implementación, la importancia de la participación de todas las partes interesadas, incluidos el poder legislativo y al público en la toma de decisiones es crítica. La autoridad está comprometida a una participación más eficaz con los interesados y realizar pasos encaminados a mejorar la manera de compartir información.

Contenido del Plan de Negocios

El Plan de Negocios 2012 aborda los requerimientos de la sección 185033 del Código de Utilidad Pública. El Plan de Negocios también incluye resúmenes de cambios clave de la estrategia de implementación, pasajes, y costos del Plan de Negocios del 2009. El estudio de casos de sistemas de trenes rápidos en el extranjero que han informado el desarrollo del Plan de Negocios y una serie de documentos técnicos de soporte serán publicados en el sitio web de la autoridad en: www.cahighspeedrail.ca.gov/business_plan_reports.aspx.

Concordante con los requerimientos del plan de fondeo, el Plan de Negocios incluye el análisis de escenarios que asumen niveles de fondeo y calendarios anuales hipotéticos. Estos escenarios son ilustrativos y no representan ni sugieren decisiones de la Dirección o de colaboradores de la autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California o por otros accionistas.

<p>Principios centrales del Plan de Negocios 2012</p> <p>Análisis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una escrupulosa re-evaluación y revisión de modelos de pasaje, con revisión del modelo y la metodología por pares internacionales • Una actualización del capital del proyecto y costos de operación utilizando criterios inflacionarios conservadores y presupuesto amplio para contingencias • Un re-examen sobre si se requerirá o no una garantía de ingreso • Un re-pensar las relaciones críticas entre TAV y los sistemas de tránsito locales o regionales • Un análisis acerca de la posibilidad de que el sistema sea construido en segmentos, cada uno de ellos con utilidad independiente • Una revaloración de los entornos de fondeo federal y estatal, particularmente a corto plazo • Una evaluación realista de cómo y cuándo estará disponible el capital privado <p>Conclusiones</p> <p>El modelo del pasaje es sólido y puede ser usado para planeación de negocios. Las proyecciones muestran que la sección de operación inicial generará una utilidad neta de operación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los costos de capital han crecido, cuanto más análisis de ingeniería y medio ambiente se han hecho. De cualquier manera los nuevos costos de capital son una reflexión precisa, actual del costo de construir los segmentos y el sistema, con la suficiente contingencia para abordar cambios previsibles. • Bajo este plan no será necesario un subsidio. El TAV de California será capaz de sostener sus operaciones hacia adelante. Las utilidades serán capaces de contribuir a los costos futuros de construcción. 	<ul style="list-style-type: none"> • Las críticas en cuanto a que el TAV ha fallado en apalancar a los sistemas de trenes regionales está justificada. El Plan de Negocios de 2011 se mueve hacia una integración más llena con esos sistemas y a entender el beneficio de inversión adelantada en mejorar las líneas existentes. La autoridad planea el utilizar esos sistemas para conexiones estratégicas en los primeros años y manejar un “servicio combinado” (esto es los TAV corriendo a velocidades apropiadas por áreas urbanas sobre vías existentes o mejoradas donde sea posible). • Es ambos, deseable y necesario el construir en TAV en etapas - añadiendo segmentos laterales y actualizaciones posteriores del nivel de servicio. Esto puede hacerse de manera que cada segmento tenga un valor independiente y así la confianza de fondeo se logre antes de que el correspondiente segmento se comience. • La Autoridad entiende que el entorno de fondeo actual es desafiante y no ha asumido ningún fondeo federal antes de FY 2015. De cualquier modo existen suficientes fondos para construir el segmento cimiento del TAV y asegurar derechos de paso importantes. Más aún, el progreso hacia el fondeo total de la importantísima operación inicial puede ser asegurada de una variedad de fuentes potenciales. • El sector privado tendrá un papel fundamental en el TAV. Este proyecto no puede ni debe ser construido enteramente con fondos públicos. Esperamos operaciones y mantenimiento del sector privado en corto plazo. Un monto significativo de capital privado está disponible a la finalización de la SOI y la demostración del número de pasajeros, y estamos trabajando activamente en el sector privado para explorar caminos innovadores a costos eficientes para asegurar la participación privada para todos los elementos del programa.
--	---